



**Уважаемые коллеги
и ветераны-железнодорожники, поздравляю вас
с Днем защитника Отечества!**

Это праздник мужества, воинской доблести, благородства и чести, дань глубокого уважения всем тем, кто отдал жизнь за Родину. Мы склоняем голову перед ветеранами Великой Отечественной войны. С огромным уважением относимся к тем, кто сегодня достойно продолжает славные традиции служения Отчизне, кто превыше всего ставит такие понятия, как верность присяге, ратный долг и воинское братство.

Но защищают Родину не только военные. Это праздник всех, кто берет на себя ответственность за будущее своей страны, ее благополучие и процветание. Именно такие люди работают на Донецкой и Луганской железных дорогах. Вы обеспечиваете безопасность железнодорожных перевозок, ежедневным трудом доказываете преданность любимому делу и родному краю.

23 февраля – это символ патриотизма и преемственности поколений! Работники Донецкой и Луганской магистралей достойно продолжают славные традиции ветеранов-железнодорожников, тех, кто в годы Великой Отечественной войны работал в тылу и приближал День Победы, а в мирное время возрождал страну!

В этот праздничный день примите пожелания крепкого здоровья, трудовых побед и мирного неба над головой!

Василий НАЗАРЯН,
Генеральный директор-председатель
правления ТК «Железные дороги Донбасса»

**Уважаемые коллеги! Дорогие ветераны!
Воины-интернационалисты!
Защитники Донецкой Народной Республики!**

Примите сердечные поздравления с Днем защитника Отечества – праздника сильных и благородных мужчин!

Сменяются эпохи, но славные традиции передаются из поколения в поколение. Как и много лет назад, день 23 февраля символизирует честь и мужество, стойкость и патриотизм, верность долгу и преданность Отчизне.

Сегодня мы чествуем профессиональных военных, всех, кто в разные годы проходил срочную службу в армии, ветеранов Великой Отечественной войны, воинов-интернационалистов, бойцов Народной милиции ДНР.

От души поздравляем коллег-железнодорожников, которые в самых сложных условиях, подчас с риском для жизни, восстанавливают разрушенную инфраструктуру и обеспечивают безопасность пассажирских и грузовых перевозок. Искренне гордимся вами и благодарим за преданность общему делу, высокий профессионализм и самоотдачу!

Земной поклон ветеранам Великой Отечественной войны и участникам трудового фронта! Крепкого вам здоровья, душевного тепла и активного долголетия! Потомки всегда будут помнить о вашем подвиге и гордиться вами!

Дорогие друзья! В этот праздничный день от всей души желаем вам доброго здоровья, неисчерпаемой энергии, благополучия и уверенности в завтрашнем дне! Мира и счастья вам и вашим семьям!

Владимир КАБАЦИЙ,
и.о. генерального директора
ГП «Донецкая железная дорога»

Сергей ЛЕСОВОЙ,
председатель Профсоюза работников
Донецкой железной дороги

Экономика страдает в глобальных масштабах

Чего ждать от проводимой на дороге реорганизации? Стоит ли бояться сокращений? Не лишатся ли работники существующих гарантий и льгот? Что мешает повысить зарплату железнодорожникам? Эти и многие другие вопросы поднимались на встречах руководства дороги и ПРОФДОНЖЕЛ с представителями трудовых коллективов железнодорожных узлов Дебальцево, Ясиноватая, Иловайск в начале февраля. Поскольку залы не могли вместить всех желающих, мы попросили и. о. генерального директора ГП «Донецкая железная дорога» Владимира КАБАЦИЯ ответить на самые злободневные вопросы на страницах газеты «Железнодорожник Донбасса».

– Железнодорожники прекрасно понимают, что их зарплата напрямую зависит от того, насколько активно крутится колесо. Поэтому вопросы об увеличении заработной платы и росте перевозок они задают постоянно.

– Падение объемов промышленного производства и снижение количества предъявляемых к перевозке грузов привели к значительному уменьшению доходных поступлений дороги. Эта тенденция наблюдалась весь предыдущий год и продолжается в нынешнем. В связи с очень сложной ситуацией в металлургии и угольной отрасли продукция производится в небольших количествах, сырье практически не завозится. Как результат, у нас нет объемов перевозок, и это объективная причина, не зависящая от дороги.

По итогам работы за 2020 год погрузка уменьшилась по сравнению с 2019 годом на 25,4%, грузооборот – на 40,4%, пассажирооборот – на 34,4%.

Доходы дороги в 2020 году уменьшились на 1062,1 млн рос. руб. – на 22,7% к уровню 2019 года. Причина – снижение объемов перевозок.

В январе 2021 года объемные показатели продолжают снижаться. Погрузка ниже аналогичного периода прошлого года на 36,2%, грузооборот – на 45,3%. Отправлено 76,6 тыс. пассажиров (-38,3% к аналогичному периоду прошлого года).

Сегодня страдает экономика в глобальных масштабах. В сложившихся обстоятельствах мы не можем прогнозировать, когда ждать стабилизации, а

с октября 2020 года мы начали списывать вагоны, с ноября началась их резка и реализация. Это позволило нам в конце прошлого года получить 160 млн рос. руб. дополнительно. В 2021 году планируем получать дополнительно по 100 млн рос. руб. ежемесячно. Часть полученных средств будет направляться на выплату заработной платы, 20% – на погашение задолженности по ЕСВ, 40% – в накопительный фонд для последующего приобретения новых вагонов.

– Президиум Совета ПРОФДОНЖЕЛ принял постановление о вступлении в коллективный трудовой спор между Советом профсоюза и ГП «Донецкая железная дорога».

– В связи с трудовым спором между руководством дороги и ПРОФДОНЖЕЛ по вопросу пересмотра часовых тарифных ставок и должностных окладов работникам дороги в связи с изменением законодательства Донецкой Народной Республики в части увеличения минимального размера заработной платы, Государственной инспекцией по вопросам соблюдения законодательства о труде ДНР в январе текущего года была проведена проверка соблюдения трудового законодательства и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права, в ГП «Донецкая железная дорога». В результате проверки факта установления минимальной тарифной ставки для рабочих 1 разряда ниже установленного Постановлением Правительства Донецкой Народной Республики от 30.10.2020 № 70-16 «Об установлении минимальной тарифной



ловию увеличения объемов перевозок и финансовой возможности дороги.

– Владимир Васильевич, людей волнует, как изменятся в результате реорганизации условия труда, не последуют ли сокращения?

– Могу с полной ответственностью сказать, что их опасения беспочвенны. С целью исполнения Закона ДНР «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях», а также в связи с созданием с 1 февраля 2021 года Дирекций по направлениям работы изменяется структура ГП «Донецкая железная дорога» путем ликвидации обособленных и структурных подразделений и создания на их базе в составе Дирекций подразделений с переподчинением штата работников, сохранением расположения рабочих мест и без существенных изменений условий труда.

На дороге создано 5 дирекций: «Дирекция управления движением» (начальник Дыменко Анатолий Анатольевич), «Дирекция инфраструктуры» (начальник Песков Александр Васильевич), «Дирекция по эксплуатации и ремонту подвижного состава» (начальник Самборский Александр Семенович), «Дирекция по обслуживанию пассажиров» (начальник Кутакова Светлана Анатольевна), «Дирекция по эксплуатации зданий и сооружений» (начальник Ракипов Дмитрий Таирзанович).

– А что вы можете сказать по поводу надбавок и доплат?

– После реорганизации на Донецкой железной дороге сохранятся все льготы, предусмотренные коллективным договором. Кроме того, с целью социальной защищенности работников, работы которых постоянно выполняются на открытом воздухе, совместным постановлением руководства дороги и Совета ПРОФДОНЖЕЛ принято решение об изменении процента повышения часовых тарифных ставок и должностных окладов для работников, занятых на работах, которые непосредственно связаны с движением поездов и постоянно выполняются на открытом воздухе, с 5 на 10%; другим работникам, которые постоянно выполняют работы на открытом воздухе, часовые тарифные ставки и должностные оклады повышаются на 5%. При этом следует отметить, что повышенный размер часовых тарифных ставок (должностных окладов) теперь будет применяться не только в период особо сложных метеорологических условий, а круглогодично.

Для реализации прав на здоровье и безопасные условия труда работников, использующих в работе дезинфицирующие средства, установлена доплата в размере 15% часовой тарифной ставки (должностного оклада) за использование в работе дезинфицирующих средств работникам следующих профес-

сий: уборщик служебных и производственных помещений, мойщик-уборщик подвижного состава, машинист по стирке и ремонту спецодежды, парикмахер, рабочий производственных бань. Перечни профессий, пользующихся вышеуказанными льготами, являются приложениями к коллективному договору дороги. Изменения вступили в действие с 1 февраля 2021 года.

– Как бы ни было трудно, дорога восстанавливается после разрушений, полученных в результате боевых действий, модернизируется. За какие средства?

– На основании Постановлений Правительства Донецкой Народной Республики в 2019 и 2020 годах Государственному предприятию «Донецкая железная дорога» было выделено из бюджета Республики 450 млн рос. руб. (250 рос. руб. – в декабре 2019г., 200 рос. руб. – в 2020 году).

Благодаря этим средствам, в 2020 году были приобретены: 2 автолаборатории для службы электроснабжения, 2 мотовоза погрузочно-транспортных (МПТ-6) для службы пути, 2 электровоза ВЛ-80т, измерительная аппаратура по службе связи. Установлены «Посты секционирования постоянного тока» по службе электроснабжения, осуществлена модернизация контактной сети (заменена опор). Проведена модернизация 7,4 км пути, установлено 9 стрелочных переводов. По службе связи выполнены работы по модернизации автоматической переездной сигнализации, модернизации волоконно-оптических линий связи, модернизации резервных источников питания на постах ЭЦ, проведена модернизация устройств автоблокировки и устройств ЭЦ. Отремонтированы капитальный ремонт 3 маневровых тепловозов ЧМЭЗ, отремонтировано 68 электромашин для локомотивов, ожидается получение тягового трансформатора для тяговой подстанции Ясиноватая и др.

В соответствии с Постановлением Правительства Донецкой Народной Республики на 2021 год запланировано выделение средств из бюджета Республики в сумме 600 млн рос. руб. на реализацию мероприятий по обновлению железнодорожного транспорта и инфраструктуры Донецкой железной дороги.

В заключение я хотел бы отметить, что первоочередной задачей руководства дороги при условии увеличения объема работ является установление режима работы с полной месячной нормой. А при дальнейшем росте объемов – повышение тарифных ставок и должностных окладов работникам Донецкой железной дороги.

Беседовала Светлана КОВАЛЬ



Маневровый тепловоз ЧМЭЗ-5566 после капитального ремонта

тем более, называть конкретные даты.

Рост заработной платы возможен только при условии увеличения объемов перевозок и улучшения финансового положения дороги. А на сегодняшний день объемы эксплуатационной работы дороги таковы, что объем доходных поступлений не позволяет повысить часовые тарифные ставки (должностные оклады). Хочу в который раз отметить: мы придерживаемся политики первоочередного направления поступающих средств на выплату заработной платы. При этом растут долги за потребленную электроэнергию, дизельное топливо, коммунальные услуги, образовалась значительная задолженность по ЕСВ.

ставки для рабочих 1 разряда» минимума в размере 3169,00 рос. руб. не выявлено.

Напомню, что сегодня тарифная ставка, применяемая для оплаты труда работника 1 разряда основной деятельности дороги установленная в размере 34,1 рос. руб. (месячная – 5575 рос. руб.) в 1,76 раза выше минимальной заработной платы 3168 рос. руб. и размера минимальной тарифной ставки для рабочих 1 разряда отрасли (3169 рос. руб.), установленной Постановлением Правительства. Что же касается роста тарифных ставок (окладов) работников в соответствии с п.3.1.1 Коллективного договора, он возможен только при ус-

Надежны на службе – надежны в работе

На железной дороге работников, имеющих армейскую закалку, видно сразу: ответственные, исполнительные, выдержанные. Даже простая просьба является для них руководством к действию. Накануне Дня защитника Отечества лучшие представители профессии были представлены к награждению Почетными грамотами Трансграничного концерна «Железные дороги Донбасса» и Государственного предприятия «Донецкая железная дорога».

К награждению Почетной грамотой ТК «Железные дороги Донбасса» представлены: Александр Сафонов – начальник сектора безопасности движения ТК ЖДД; Даниил Сафонов – ведущий инженер отдела сигнализации и связи департамента по содержанию инфраструктуры ТК ЖДД; Владимир Клименко – начальник отдела эксплуатации службы локомотивного хозяйства ГП ДЖД; Александр Лях – начальник стрелковой команды по охране грузов и объектов 1-й группы ст. Иловайск ОП «Ясиноватский отряд военизированной охраны» ГП ДЖД; Петр Хударов – главный инженер ГУП ЛНР «Луганская железная дорога»; Владимир Копылов – электромеханик района контактной сети Иловайск I группы ОП «Иловайская дистанция электроснабжения» ГП «Донецкая железная дорога».

Железная дорога для Владимира Копылова – это не просто предприятие, где он работает. Он вырос в семье железнодорожников, и с магистралью связана вся его жизнь. После окончания Зуевского энергетического техникума в 1987 году Владимир устроился на работу на Южно-Уральскую АЭС, потом была служба в армии. После демобилизации в 1989 году поступил на работу в локомотивное депо Иловайск.

Владимир Анатольевич хорошо помнит своего первого наставника Геннадия Шведа. Человек он был очень добродушный, а как специалисту ему не было равных.

Со временем среди коллег по работе появились друзья, с которыми Владимир Копылов прошел по жизни. Пережил нелегкие 90-е годы, когда финансовая ситуация на железной дороге была очень сложной. Советский Союз развалился, объемы перевозок падали, не было уверенности в завтрашнем дне.

Во время боевых действий 2014-2015 годов энергетик оставался в Иловайске. Как только бои утихли, принимал участие в восстановлении линий контактной сети. В коллективе Владимира Анатольевича ценят и уважают.



Владимир КОПЫЛОВ

Он прекрасно ладит с людьми, передает бесценный профессиональный опыт молодым коллегам.

К награждению Почетной грамотой ТК «Железные дороги Донбасса» представлен начальник стрелковой команды



Александр ЛЯХ

по охране грузов и объектов 1-й группы станции Иловайск ОП «Ясиноватский отряд военизированной охраны» Александр Лях.

В 2014-2016 годах Александр Юрьевич проходил службу в вооруженных силах Донецкой Народной Республики. Участвовал в обороне города Иловайска, принимал участие в боях за Саур-Могили. Награжден нагрудным знаком «За заслуги II степени» и медалью «За оборону Иловайска».

Благодаря незаурядным профессиональным качествам, огромной трудоспособности, добропорядочности, умению решать насущные проблемы работников военизированной охраны, Александр Лях пользуется заслуженным авторитетом и уважением среди личного состава стрелковой команды, работников службы военизированной охраны и отряда.

Среди награжденных Почетной грамотой ГП «Донецкая железная дорога» – заместитель начальника службы-начальник отдела социальной сферы и профессионального развития службы управления персоналом Сергей Бакун. В 2010 году Сергей Викторович окончил Донецкий национальный технический университет, где получил два высших образования. После прохождения воинской службы на военной кафедре ему было присвоено воинское звание младший лейтенант.

– Сначала не совсем понимал, зачем мне нужна военная кафедра. Но, как оказалось, она готовит к реальной жизни, дает уроки, как себя вести в разных ситуациях. Привыкаешь быть дисциплинированным, более обязательным, порядочным, – говорит Сергей Викторович. – Служба на военной кафедре научила меня успешно преодолевать возникающие трудности, работать в коллективе, ценить коллег и уважать их мнение.

На Донецкой железной дороге Сергей Бакун работает 10 лет. Начиная бригадиром (освобожденным) предприятий железнодорожного транспорта и метрополитенов 6 разряда моторвагонного депо Ясиноватая. Работая в службе управления персоналом, он зарекомендовал себя как творческий человек, отзывчивый товарищ, пунктуальный и ответственный работник.

К награждению Почетной грамотой ГП «Донецкая железная дорога» представлен машинист железнодорожно-строительной машины 6 разряда путевой машинной станции № 191 Эдуард Кухлов. Срочную службу будущий железнодорожник проходил с 1987 по 1989 год в Афганистане.

– Служил я в Кабуле в разведрот мотострелкового полка, – вспоминает Эдуард Владимирович. – Был командиром отделения наблюдения разведки, под моим командованием было 4 человека. Преимущественно принимали участие в общевоинских операциях, например, в первом этапе вывода войск из Афганистана в мае 1988 года. Сами выходили уже в 1989-м.

После службы Эдуард Кухлов почти 10 лет работал в шахте, на Донецкую железную дорогу пришел в ноябре 1998 года. Сначала работал в путевой машинной станции № 135, с 2019 года – в ПМС № 191.

– Служба в армии помогла мне сформировать волевой характер, боевой дух, ответственность, дисциплинированность в труде, – рассказал Эдуард Владимирович. – Все эти качества необходимы в работе на железной дороге, ведь она всегда была зоной высокой ответственности.

Дисциплине и взаимовыручке научила служба в армии и мастера участка газовых котельных Донецкого строительного-монтажного эксплуатационного управления Геннадия Маркина. В преддверии праздника он представлен к награждению Почетной грамотой ГП «Донецкая железная дорога».

– Я служил в морской части погранич-

земля буквально тряслась под ногами, но было понимание, что люди на нас рассчитывают, и свою работу нужно выполнять несмотря ни на что.

Служба в армии – хорошая школа



Геннадий МАРКИН

для любого мужчины. В этом убежден старший инспектор службы военизированной охраны ГП «Донецкая железная дорога» Валерий Лежнев.

Срочную службу он проходил в Кишиневе (Молдавия) во внутренних войсках, получил звание сержанта, был назначен заместителем командира взвода.

– Опыт, полученный в армии, конечно, пригодился и в работе, – уверяет он. – В первую очередь, это умение работать с людьми, коммуникабельность. Должность заместителя командира взвода ко многому обязывает: ребят нужно направлять, подсказывать, словом, правильно ими руководить.

После армии Валерий Лежнев поступил в Харьковское пожарно-техническое училище, которое окончил в звании лейтенанта. Затем была работа в МЧС, начальником пожарной части. В 2005 году поступил на Донецкую магистраль на должность стрелка стрелковой команды по охране управления дороги.

К награждению Почетными грамотами ГП «Донецкая железная дорога» также представлены: водитель автомобиля 4 разряда ОП «Вокзал Ясиноватая» Александр Белой; ведущий инженер-электроник отдела внедрения и эксплуатации станционных технологий ИВЦ ГП «Донецкая железная дорога» Александр Горюшкин; составитель поездов 5 разряда станции Криничная Вадим Куц; слесарь по ремонту подвижного состава 5 разряда локомотивного депо Дебальцево - Пассажирское Александр Мартыненко.



Сергей БАКУН

ных войск в городе Лиепая, Латвийская ССР, – вспоминает Геннадий Александрович. – От службы в армии остались очень теплые воспоминания. Именно там меня, молодого, научили уму-разуму, привили понимание того, что нужно уметь самостоятельно решать даже самые сложные вопросы.

Демобилизовавшись, Геннадий Маркин работал на заводе. А в 2008 году после окончания университета поступил на Донецкую железную дорогу слесарем по контрольно-измерительным приборам и автоматике участка газовых котельных. С 2011 года по настоящее время Геннадий Александрович работает мастером участка котельной 438 квартала участка газовых котельных СМЭУ Донецк.

– Наша котельная находится в непосредственной близости к железнодорожному вокзалу, – объясняет Геннадий Маркин. – И в 2014-2015 годах часто приходилось работать под обстрелами. Нужно было оперативно устранять повреждения, чтобы людям в дома поступали тепло и вода. Было непросто,



Валерий ЛЕЖНЕВ

Афганистан: в краю огня и песка

15 февраля исполнилось 32 года со дня, когда последний солдат Ограниченного контингента советских войск покинул Афганистан. Для тех, кому довелось принять боевое крещение в краю огня и песка, афганская война стала школой жизни: научила ценить дружбу и, даже глядя смерти в лицо, идти до конца...

Для Александра Анашкина, наладчика цеха дефектоскопии Дебальцевской дистанции пути, Афганистан — важная страница жизни. Он научил ценить жизнь, каждый ее миг. Возможно, именно поэтому каждый момент Александр старался запечатлеть в кадре.

его пытаемся вытащить, а душара сидит метрах в 50-ти от нас и стреляет в упор. Я же не знал, что он на мушке держит меня. Открываю дверь, а тут фонтаны от пуль возле ног и по броне. Паренек лежит буквально метрах в трех, а я его никак взять не могу. Спрашиваю:



Александр АНАШКИН

Весной 1982 года Александр Анашкин окончил школу, мечтал о летном училище, но не сложилось... Пошел работать монтером пути на станцию Булавин, откуда его и призвали в армию в 1983 году. Два с половиной месяца карантина в Фергане (Узбекистан), и уже 27 декабря он поступил на службу в подразделение 56 отдельной десантно-штурмовой бригады. Более двух лет Александр прослужил со своими ребятами в Гардезе.

— Истину узнавал в бою, — признается Александр Анатольевич. — Посадили на БТР, дали пулемет — и поехали. Я был оператором-наводчиком боевых машин ВДВ. В нашу задачу входило сопровождение колонн снабжения, выход по ночам на караваны, блокировка кишлаков от душманов, выявление диверсионных групп, которые переправляли оружие из Пакистана.

Во время одной из операций в августе 1984 года Александру с сослуживцами чудом удалось спасти раненого водителя «Урала». А спустя много лет, в 2011 году, через телепередачу «Жди меня» они разыскали боевого товарища.

В районе Мухамедага, провинция Лагар, при сопровождении колонны члены экипажа БТР, среди которых и был Александр Анашкин, заметили под «Уралом», подбитым душманами, раненого водителя.

— Механик мой ведет машину, колеса пробитые — обстрел был плотный, огонь вели по нашей машине. Тут он увидел в тримплексе, что под грузовиком лежит наш паренек, живой. Надо забирать, — вспоминает Александр Анатольевич. — Мы

«Тросик удержишь в руках?» Он кивнул. Стали ему подкидывать провода с управляемых мин, которые мы поснимали на дороге. Минут двадцать вытаскивали, и затащили в люк. У него лицо в крови, челюсть вывернута, говорить не может. Кое-как мы поняли, что зовут его Женя Рубежин.

Вернулся из Афганистана Александр Анашкин в феврале 1986 года настолько изменившимся, что отец при встрече не сразу узнал сына. Трудиться пошел на Донецкую железную дорогу, где всю свою жизнь про-



Александр ГОРЮШКИН

работали его дед и родители.

Ведущий инженер-электроник информационно-вычислительного центра ГП «Донецкая железная дорога» Александр Горюшкин о войне в Афганистане рассказывает неохотно.

То, что он остался жив, можно назвать только чудом, хотя сам Александр Иванович говорит: «Многим ребятам досталось сильнее».

После окончания 10 классов парень поступил в локомотивное депо Дебальцево-Пассажирское учеником слесаря. Оттуда ушел в армию, попал в воздушно-десантные войска, 350-й полк.

— Четыре месяца проходили обучение под Витебском, — вспоминает Александр Иванович. — Я догадывался, что могут отправить в Афганистан. Но был молодой, интересно, никаких сомнений не возникало.

После обучения Александра Горюшкина вместе с другими новобранцами привезли в Кабул, где еще несколько недель они проходили курсы на месте. Потом начались боевые задания.

— Нас отправили на операцию в Пангею. Там мы попали в засаду, оказались под сильным обстрелом, — вспоминает Александр Иванович. — В голове была одна мысль: не стоять на месте, иначе убьют. Получил ранение. Жизнь спас бронжилет, по касательной от начала до конца он был вспорот пулями. Забрали в госпиталь. Из меня достали две оболочки от пуль, а могло быть гораздо больше. Была раздроблена кость руки, поэтому часть кости пришлось убрать.

Родителям о том, как получил ранение, парень рассказал не сразу. Придумал историю, что все случилось на учениях.

Главной наградой Александр Горюшкин считает то, что он остался живым. После возвращения домой вернулся на железную дорогу, работал в стройгруппе. Затем поступил в институт на специальность системотехник автоматизированной системы управления. В дорожном Информационно-вычислительном центре работает уже 30 лет.

Машинист электровоза локомотивного депо Иловайск Павел Бережной помнит свою службу в Афганистане до мельчайших подробностей. Война научила его ценить взаимовы-

а вокруг одни пески. Впервые увидели живых верблюдов — радости было море! Прибыли в Иолотань.

До армии Павел занимался дзюдо и альпинизмом, поэтому его направили в разведку. Там же принял присягу, проходил курс молодого бойца, учился стрелять.

— Нам не говорили, куда нас готовят, но мы догадывались, что это Афганистан. Мать очень переживала, просила ни в коем случае не соглашаться, но мне самому было интересно, — признается Павел Викторович. — Перебросили нас в декабре, летели пассажирским самолетом. Стюардесса, глядя на нас, плакала: «Жалко, молоденькие такие...»

Павла Бережного определили в пехотный полк. Новеньких поселили в отдельную палатку. Сюда приходили с каждой роты и выбирали себе бойцов. Однажды зашел старшина, как потом оказалось, из Красного Луча, и спросил, есть ли кто из



Павел БЕРЕЖНОЙ

Донбасса. Так парень и попал в разведку.

Службу Павел Бережной нес в Шинданде. По негласному правилу новенькие три дня осваивались и не принимали участие ни в каких операциях. Не совсем понимали, почему сослуживцы возвращаются с задания злыми, пропахшими порохом.

— Свой первый рейд я запомнил надолго, — говорит Павел Викторович. — Поначалу нас на проческу не брали. Когда начинался обстрел, нам давали только магазины перезарядить — берегли молодого бойца, даже нос не давали высунуть. Так вот, во время первого рейда я этим как раз и занимался. Когда вернулись в роту, сказали, что плохо заряжал, нужно учиться. Оказалось, что нужно делать не так, как нас учили в Союзе — по одному патрону, а порвал пакет с патронами — и набиваешь магазины. А еще старики учили, что первые три патрона нужно в магазин заряжать трассерами. Потому что можно не заметить, как патроны подошли к концу, а если трое пошли, то уже знаешь, что или перезарядить нужно, или наготове быть. Быть застигнутым в перестрелке с пустым магазином — верная смерть.

Боевое крещение Павел получил во время операции возле военной базы душманов

Луркох.

— Был февраль, мы вошли в ущелье. Помню, природа рассыпается, цветочки появляются, и вдруг среди этой красоты находим мину, — вспоминает он. — А когда за поворот зашли, попали под плотный обстрел из крупнокалиберного пулемета ДШК. Ничего не видно, только слышно, что по нам еще и из автоматов работают. Завязался бой. Одного ранило, мы отступили.

За время службы в Афганистане Павел Бережной был разведчиком, разведчиком-телефонистом, пулеметчиком, оператором-наводчиком БМП.

— Как-то мы ехали на Фарах. Видим: дым валит — колонну обстреляли, — рассказывает Павел Викторович. — Мы, не дожидаясь приказа, сели на машину и помчались на перевал. Первое, что увидели — керосин течет по обочине, а дальше «КамаЗ» горит. Это была колонна бензовозов. Мы начали все разгребать, чтобы



остальные проехали. Слышим, по броне пули защелкали — мы за броню. Всюду дым, гарь не видно, откуда стреляют. Сразу пушки в разные стороны направили: каждая отработала свой квадрат, и обстрел прекратился. Часть колонны продолжила путь, другая встала рядом на стоянку. Вдруг слышу смех знакомый. Прислушался — товарищ мой, вместе учились. Он водителем на одном из «КамаЗов» был.

Демобилизовался Павел Бережной в октябре 1984 года.

— Из Шинданда мы улетели на самолете до Ташкента, — вспоминает Павел Викторович. — Непривычно после гор и песков было видеть кипящую жизнь города. Ночевать отправились к парню, с которым вместе служили. Я ночью, когда услышал, что мимо проезжает машина, начал испуганно будить сослуживцев и искать оружие. И только спустя несколько минут понял, что война осталась позади.

По возвращении в Иловайск, Павел Бережной сначала работал помощником машиниста, потом машинистом. До сих пор поддерживает отношения со многими сослуживцами. Вспоминает, как вместе отмечали праздники, слушали радио и пели песни под гитару.

Елена СУШКОВА

Копилка секретов семейного счастья



Он – высокий статный мужчина, любит дисциплину и порядок, она – миниатюрная, обожает красоту и уют. На первый взгляд, такие разные, в итоге они составляют единое целое.

Дату первого знакомства супружеская пара Захарченко помнит безошибочно – 31 декабря 1970 года.

– Познакомились мы у моей подруги на свадьбе в канун нового года, – с улыбкой вспоминает Лариса Александровна. – Александр Яковлевич тогда только пришел из армии. Несмотря на то, что мы оба жили в Иловайске, до этого ни разу не встречались. Буквально первого или второго января мама зашла ко мне и говорит: «Там парень к тебе пришел. Большой!». С этого все и началось.

До армии Александр Захарченко работал учеником слесаря в ремонтно-механическом цехе локомотивного депо Иловайск. Продолжил там работу и после демобилизации – был слесарем по ремонту подвижного состава в дизельной группе. Лариса в это время училась

в Донецком техникуме промышленной автоматики.

Прошло совсем немного времени, и влюбленным пришлось пройти испытание разлукой. Александр Захарченко поступил в Харьковскую академию железнодорожного транспорта, Лариса отправилась по направлению работать в Эстонию. Почти год судьба проверяла их чувства на прочность, пока Александр не настоял: «Приезжай! Иначе брошу институт!»

– Конечно, нужно было ехать! Зачем ему институт бросать? – смеется Лариса Александровна.

Так Александр и Лариса поняли, что не разлучатся больше никогда, и уже в августе 1973 года сыграли свадьбу.

Первое время молодые жили в Харькове, снимали квартиру. Александр учился в институте, Лариса работала мастером на Харьковском электромеханическом заводе.

– Я придерживаюсь мнения, что молодой семье нужно жить отдельно, – объясняет Александр Яковлевич. – К теще или

Супруги Александр Яковлевич и Лариса Александровна Захарченко из Иловайска идут вместе по жизни уже 48 лет. Друзья и знакомые говорят о них как о верных отзывчивых людях, чей семейный союз с годами становится только крепче. И в канун Дня всех влюбленных редакция «Железнодорожника Донбасса» попросила чету Захарченко поделиться секретами семейного счастья.

свекрови лучше чаще ходить в гости.

– Так вышло, что даже в самом начале совместной жизни, мы виделись не так часто, как хотелось бы. Я работала в первую или вторую смену, Александр Яковлевич учился на дневном отделении в институте, – вспоминает Лариса Александровна. – Но мы всегда поддерживали друг друга, помогали. Если я была на работе во вторую смену, Александр Яковлевич после учебы делал разные заготовки, а утром перед работой уже я готовила кушать. Так было намного быстрее и легче.

Затем семья Захарченко уехала и в Монголию, куда Александра Яковлевича как опытного советского специалиста откомандировали работать на Улан-Баторскую железную дорогу старшим мастером-инструктором по ремонту дизелей и тепловозов. В Иловайск пара вернулась уже с полугодовым сыном Игорем. Очень радовались, когда получили первое собственное жилье – однокомнатную квартиру.

Александра Захарченко назначили начальником локомотивного депо Иловайск. Затем ему предложили возглавить локомотивную службу Донецкой железной дороги.

– Когда я работал начальником службы, у меня в подчинении было около 12 тысяч человек, – вспоминает Александр Яковлевич. – Работы было

много. Домой возвращался около восьми-девяти вечера, а уже в шесть утра был у себя в кабинете. Выходной – один раз в неделю, в воскресенье, и то с разрешения начальника дороги. Но в таком режиме работал не только я, все начальники служб.

Лариса Александровна в это время работала начальником сектора кадров Донецкой железной дороги.

– Первое время никто не знал, что мы муж и жена, – с улыбкой вспоминает Лариса Захарченко. – Если спрашивали, я отвечала, что мы однофамильцы. Я никогда не пользовалась тем, что у меня кто-то из родственников занимает руководящие должности на предприятии. А зачем? У нас было так не принято.

Все жизненные трудности супруги Захарченко преодолевали вместе, ставя на первое место семью и сына, который впоследствии тоже пошел по стопам родителей.

– В нашей семье профессию железнодорожника очень уважают, – объясняет Лариса Александровна. – Отец Александра Яковлевича почти 40 лет проработал в локомотивном депо Иловайск слесарем по ремонту оборудования. Брат мужа Виктор Яковлевич начинал кочегаром паровоза, был начальником локомотивной службы, заместителем начальника дороги, работал в «Укрзалізнице», откуда и ушел

на пенсию. Мой дед Ефим Дмитриевич с 1921 года работал в вагонном депо осматрщиком вагонов, был коммунистом. Во время войны принимал участие в эвакуации предприятия. После победы продолжил работу на железной дороге.

Оглядываясь на пройденные вместе 48 лет жизни, супруги Захарченко признаются, что по-прежнему остаются друг для друга лучшими советчиками, помощниками, самыми близкими и дорогими людьми. Все праздники, особенно Новый год, стараются праздновать исключительно в кругу семьи. Да и как иначе? Ведь до сих пор ценят каждую минуту, проведенную вместе.

На вопрос, в чем секрет семейного счастья, Лариса Александровна говорит:

– Прежде чем сказать что-то, нужно обязательно подумать: не обидит ли это твою половинку. Главное – уважение и терпение, нужно ценить друг друга, уметь уступать и прощать, не обращать внимания на мелочи.

Александр Яковлевич и Лариса Александровна остаются в душе молодыми. Она любит выращивать цветы и печь вкуснейшие пироги, он веселит жену анекдотами. Супруги радуются каждому новому дню и благодарят судьбу за то, что жизнь свела их вместе.

Елена СУШКОВА

Дорогие ветераны войны и труда, пенсионеры и коллеги-железнодорожники! Позвольте поздравить вас с Днем защитника Отечества!

23 февраля – один из важнейших праздников в нашем календаре. В этот день мы с большим уважением и любовью чествуем солдат, защищавших Родину во время Великой Отечественной войны, воинов-интернационалистов, солдат срочной службы и тех, кто обороняет Донбасс в наши дни, а также подрастающее поколение – будущих защитников Республики.

Мы, женщины, ценим в сильной половине человечества выдержку, мужество, верность, готовность подставить свое плечо в трудную минуту. Вы – наша надежда и опора, наше счастье и гордость.

От всей души хочу пожелать всем мужчинам, независимо от возраста: будьте уверенными в себе, совершайте добрые и красивые поступки, берегите и любите своих родных и близких, достигайте больших высот.

Пусть на долгом жизненном пути вам сопутствуют крепкое здоровье, счастье, удача! Мирного неба над головой нам всем!

Татьяна Супрунова, председатель Объединения ветеранов войны и труда Донецкой железной дороги



Их имена останутся в наших сердцах

В канун 23 февраля мы не только чествуем защитников Отечества всех поколений, а и отдаем дань памяти погибшим воинам. В их числе – герои-железнодорожники, отдавшие жизнь в боях за свободу родного края.

На Донецкой железной дороге свято чтут память о железнодорожниках, погибших при выполнении служебных обязанностей и при исполнении воинского долга. Имена защитников Донецкой Народной Республики увековечены в памятных знаках и на мемориальных досках, установленных на предприятиях, где они трудились.

В локомотивном депо Ясиноватая на мемориальной доске высечены имена деповчан-защитников Республики. Машинист тепловоза, ветеран-афганец, командир взвода ополчения батальона «Восток» Олег Гришин героически погиб в боях за Саур-Могилу. Посмертно ему было присвоено звание Героя ДНР. Помощник машиниста электровоза Кирилл Воронин и мастер кранового цеха Константин Степанов воевали в составе народного ополчения. Кирилл Воронин сложил голову в боях под Марьинкой в возрасте 28 лет. Константин Степанов героически погиб в январе 2015 года под Еленовкой.

На здании дирекции аварийно-восстановительных средств в Ясиноватой установлены мемориаль-

ные доски в память о проводниках пассажирских вагонов вагонного депо Донецк – иловайчанине Сергее Тодорюке и Михаиле Новосельцеве из Макеевки. Оба они защищали территорию Донецкой Народной Республики в составе народного ополчения. Сергей Васильевич Тодорюк героически погиб в боях за освобождение Иловайска 27 августа 2014 года. Михаил Викторович Новосельцев был смертельно ранен 31 января 2015 года при взятии блок-поста вблизи пгт. Чернухино Перевальского района Луганской области.

На производственном здании участка механизации Иловайской дистанции пути установлена мемориальная доска в память о машинисте железнодорожно-строительных работ Дмитрие Горшкове. В рядах народного ополчения он погиб в бою под Кожевней Шахтерского района в июле 2014 года.

Мемориальная доска на административном здании Путьевой машинной станции №191 в Иловайске хранит имена монтеров пути Александра Кострова и Романа Вялых, отдавших жизнь за свободу Донбас-

са. Александр Михайлович Костров погиб 10 апреля 2017 года. Игорь Васильевич Труфанов был расстрелян в плену 26 августа 2014 года.

На мемориальной плите, установленной на центральной аллее Дебальцевской дистанции пути, увековечено имя героя-ополченца, бригадира пути Андрея Босяченко. В 2014 году он пошел защищать Донбасс и пропал без вести. По полученным сведениям, Андрей Босяченко был расстрелян карателями 15 августа 2014 года.

На здании Дебальцевского отделения службы материально-технического обеспечения установлена мемориальная доска в память о Николае Жабко. Он героически погиб при обороне города 26 июля 2014 года.

На памятных знаках, установленных на территории вагонного депо Дебальцево-Сортировочное, навеки запечатлены имена Сергея Свистунова, Александра Краснобаева, Владимира Майдюка, Юрия Конопацкого, Вадима Гаврилюка, Николая Петренко, погибших в 2014-2015 годах.

За время военного конфликта в Донецкой Народной Республике непосредственно на рабочем месте пострадали 45 работников Донецкой железной дороги, 9 из них погибли.

Мужское товарищество и торжество спорта



В честь Дня защитника Отечества донецкие железнодорожники инициировали проведение товарищеского футбольного матча при непосредственном участии руководителей всех уровней и ведущих специалистов ГП «Донецкая железная дорога» и аппарата управления ТК «Железные дороги Донбасса». Беспрецедентное спортивное событие имеет все шансы положить начало новым традициям развития спорта и общественной жизни на Донецкой магистрали.

17 февраля в столичном спорткомплексе «Текстильщик» встретились в товарищеском матче по мини-футболу сборные ГП «Донецкая железная дорога» и аппарата управления ТК «Железные дороги Донбасса». Команды были представлены руководителями и ведущими специалистами дирекций, отделов и департаментов предприятий.

Как отметил один из игроков нашей команды – главный инженер ГП «Донецкая железная дорога» Евгений Синельник, сложно переоценить пользу данного мероприятия.

– Целью этого матча мы считаем не только формирование и укрепление физической формы наших коллег-железнодорожников, но и поддержание коллективного духа, сплоченности сотрудников. Очень радует, что

желающих принять участие в сегодняшнем товарищеском матче было много, и проблем с набором команды не возникло. Мы настроены на проведение подобных мероприятий и в дальнейшем. Возможно, это будут волейбольные, баскетбольные или какие-либо другие состязания.

На Донецкой железной дороге спорту всегда уделялось особое внимание. Отличное подтверждение тому – традиционные дорожные спартакиады, которые с каждым годом пользуются все большей популярностью в коллективе. Евгений Синельник выразил уверенность, что и впредь в таких соревнованиях с удовольствием будут принимать участие руководители, ведь это отличная возможность личным примером показать, что занятие спортом – важное условие формирования здорового духа в коллективе.

Позитивно был настроен на перспективу и почетный гость товарищеского матча – председатель Профессионального союза работников Донецкой железной дороги Сергей Лесовой.

– Сегодняшнее мероприятие имеет огромное значение. Донецкая железная дорога всегда сохраняла традиции, в том числе спортивные. Мы делаем все, чтобы дать им развитие, кроме того, у нас появляются новые добрые традиции. И сегодняш-

Накануне главного мужского праздника железнодорожники решили в очередной раз на собственном примере показать пользу соревновательного духа, необходимость укрепления физической силы и важность крепкой мужской дружбы.

Яркий футбольный матч служит ярким примером. Я надеюсь, что в формате спортивных поединков между ТК «Железные дороги Донбасса» и ГП «Донецкая железная дорога» мы будем встречаться и в дальнейшем. Советом ПРОФДОН-ЖЕЛ будет оказана всяческая поддержка.

Высокий уровень организации состязания отметил арбитр матча – футбольный тренер ДФСК «Локомотив» Александр Бабий.

– Конечно, радостно, что работники предприятия, руководители и рядовые сотрудники активно развивают спорт, проводят такие мероприятия. В сегодняшнем матче я отдельное внимание обращаю на осторожность и ответственность участников: футбол – очень травмоопасная игра, и первоочередная задача – провести ее без неприятных последствий, – напутствовал он участников.

Игра прошла на высоких скоростях, интересно и насыщенно. Команды начали атаковать с первых минут поединка, показывая яркую игру и частый голевой результат. Боевой настрой и взаимное дружеское

расположение участников турнира создали по-настоящему праздничную атмосферу.

В целом яркий и напряженный матч, длившийся два тайма по 25 минут, прошел с явным

в итоге однозначно победила дружба.

– Это, можно сказать, историческое событие, – сказал помощник Генерального директора ТК ЖДД Денис Пашков,



результативным перевесом в пользу ГП «Донецкая железная дорога», однако игрокам обеих сборных удалось отлично показать себя в игре и в послематчевых пенальти. По общему мнению, несмотря на выигранный командой Донецкой магистрали,

участник сборной концерна. – В целом товарищеский матч прошел прекрасно, и команда ТК «Железные дороги Донбасса» показала достойную игру. Нам немного не хватило сыгранности, но, думаю, несколько тренировок – и на следующих турнирах достигнем отличного результата. Я рад, что вышел на поле – в последний раз играл в футбол 3 года назад с друзьями.

Почетные зрители матча поздравили команды с отличным проведенным знакомым мероприятием. Директор ДФСК «Локомотив» Евгений Корытченков искренне поблагодарил железнодорожников за спортивную инициативу и за прекрасный подарок к приближающемуся празднику. Вместе с Сергеем Лесовым они вручили капитанам команд грамоты за участие в мероприятии и пожелали скорейшего повторения спортивного праздника такого уровня.

Александр КОВАЛЕНКО



Проявив заботу, вы получите самого преданного друга



Добрые сердца большого коллектива Донецкой железной дороги тоже не смогли остаться равнодушными к проблеме бездомных животных. При поддержке и.о. генерального директора ГП

Все чаще в интернете и газетах можно встретить приглашения на выставку бездомных животных, объявления для тех, кто выбирает будущего члена семьи сердцем и не гонится за породой. Их авторы, волонтеры, глубоко убеждены: «дворяне» ничем не хуже их породистых собратьев.

«Донецкая железная дорога» Владимира Кабация с 18 по 28 января на Донецком узле была проведена акция помощи бездомным животным «Две руки – четыре лапы».

3 февраля собранные железнодорожниками корма для животных, средства для уборки и дезинфекции, зоотовары, ветеринарные медикаменты, подстилки были доставлены в частный приют для бездомных животных «ПИФ» (г. Донецк, ул. Бехтерева, 16/д).

На сегодняшний день в приюте проживает около 800 собак и щенков. У каждого из питомцев была суровая, а зачастую жестокая школа жизни. Некоторых животных волонтеры нашли на улице, других в приют подбросили, третьи попали сюда ранеными и травмированными. К большому сожалению,

военные действия привели к многократному увеличению числа бездомных собак за счет брошенных уехавшими хозяевами животных.

Фонд «ПИФ» совместно с волонтерами ведет большую работу по нахождению питомцам заботливых и любящих хозяев. Благодаря этой работе тысячи животных живут в новых семьях не только в Донецкой Народной Республике, но и в России.

На базе приюта проводятся благотворительные акции «Донецкие лапы» и «Мера любви», выставка беспородных собак «Кубок Пифа», дрессировка собак приюта «Друг» и многие другие.

Обычно приезжающие в приют на регулярной основе волонтеры становятся кураторами вольера, то есть берут под опеку сразу несколько собак. Они

не только выводят их на прогулку, но и следят за их состоянием, отвечают на звонки тех, кому приглянулся кто-то из вольера, и если собаку забирают, сопровождают ее на новое место.

Социализация собак – еще одна задача, которую ставят перед собой волонтеры. Привычки животных формируются в юном возрасте, но некоторые четвероногие попали сюда далеко не в щенячьем возрасте. Все как у людей: менять привычки им непросто.

Волонтеры прикипают душой к животным и не хотят, чтобы их старания пропали даром. Прежде чем передать подопечного новым владельцам, помощники обязательно проверяют, в хорошие ли руки он попадет.

Пусть с животными из приюта не всегда бывает легко, но они, как никто, способны оценить ласку и любовь. Волонтеры знают: проявив заботу и немного терпения, можно получить самого преданного и благодарного друга. А может, он нужен и вам?

Привиться могут все желающие

Министерство здравоохранения Донецкой Народной Республики сообщает, что с 1 февраля 2021 года все желающие могут зарегистрироваться на бесплатную вакцинацию от новой коронавирусной инфекции (COVID-19) вакциной «Гам-КОВИД-Вак».

Запись на вакцинацию проходит на официальном сайте Министерства здравоохранения Донецкой Народной Республики <https://mzdnr.ru/> и в пунктах вакцинации от COVID-19. Все зарегистрированные будут приглашены в пункты вакцинации в назначенный день и время.

Вакцина «Гам-КОВИД-Вак» торговой марки «Спутник V» получена биотехнологическим путем, при котором не используется патогенный для человека вирус SARS-CoV-2. Препарат представляет собой раствор для внутримышечного введения и состоит из двух компонентов: компонент I и компонент II. Вакцина индуцирует формирование гуморального и клеточного иммунитета в отношении коронавирусной инфекции, вызываемой вирусом SARS-CoV-2.

В день проведения вакцинации пациент должен быть осмотрен врачом. Обязательным является общий осмотр и измерение температуры тела. В случае, если температура превышает 37 °С, вакцинация противопоказана. Вакцинацию против COVID-19 проводят гражданам, не имеющим медицинских противопоказаний, с их добровольного согласия.

Перед проведением вакцинации пациент предоставляет документ, удостоверяющий его личность. К вакцинированию допускаются лица, заполнившие анкету пациента и не имеющие противопоказаний к процедуре, с предоставлением медицинской карты амбулаторного больного (форма № 025/у) или выписки из нее (форма № 027/у) от учреждения здравоохранения по месту проживания (регистрации) пациента, с указанием имеющихся и перенесенных заболеваний (при необходимости). Переболевшие COVID-19 (документально подтвержденные) и лица,



имеющие положительные результаты ранее выполненного исследования на наличие IgM и IgG к вирусу SARS-CoV-2, не прививаются.

Вакцинация проходит в 2 этапа. Второй этап проводится на 21 день после первого. Перед вторым этапом вакцинации проводится повторный осмотр врачом-специалистом. Врач определяет отсутствие или наличие противопоказаний к вакцинации II компонентом. Противопоказаниями к вакцинации являются тяжелые поствакцинальные осложнения на введение компонента I вакцины. На втором этапе после применения вакцины выдается Справка о вакцинации против новой коронавирусной инфекции (COVID-19).

После вакцинации в первые-вторые сутки могут развиваться кратковременные общие (непродолжительный гриппоподобный синдром, характеризующийся ознобом, повышением температуры тела, болью в мышцах и суставах, слабостью, общим недомоганием, головной болью) и местные (болезненность в месте инъекции, покраснение, отечность) реакции, которые исчезнут в течение трех последующих дней. Реже отмечаются тошнота, боли в животе, нарушение пищеварения, снижение аппетита, иногда – увеличение регионарных лимфоузлов. Возможно развитие аллергических реакций.

Показания к применению: профилактика новой коронавирусной инфекции (COVID-19) у взрослых старше 18 лет.

Противопоказаниями к применению вакцины являются:

- гиперчувствительность к какому-либо компоненту вакцины или

вакцины, содержащей аналогичные компоненты;

- тяжелые аллергические реакции в анамнезе;

- острые инфекционные и неинфекционные заболевания, обострение хронических заболеваний – вакцинацию проводят через 2-4 недели после выздоровления или ремиссии. При нетяжелых ОРВИ, острых инфекционных заболеваниях ЖКТ вакцинацию проводят после нормализации температуры;

- беременность и период грудного вскармливания;

- возраст до 18 лет (в связи с отсутствием данных об эффективности и безопасности);

Противопоказания для введения компонента II:

- тяжелые поствакцинальные осложнения на введение компонента I вакцины (анафилактический шок, тяжелые генерализованные аллергические реакции, судорожный синдром, температура выше 40 °С).

Применяется с осторожностью при: хронических заболеваниях печени и почек, эндокринных заболеваниях (выраженных нарушениях функции щитовидной железы и сахарном диабете в стадии декомпенсации), тяжелых заболеваниях системы кровотока, эпилепсии и других заболеваний центральной нервной системы, остром коронарном синдроме, остром нарушении мозгового кровообращения, миокардитах, эндокардитах, перикардитах.

Анастасия ЧЕКЕРДА,
и.о. начальника сектора
медико-санитарного обеспечения
ГП «Донецкая железная дорога»

Авитаминозу – нет!

Длительная нехватка витаминов может привести к серьезным заболеваниям. А чтобы справиться с авитаминозом, достаточно включить в свой рацион самые обычные и недорогие продукты.

В 100 граммах гречневой, овсяной крупы и пшена содержится соответственно 0,43 мг, 0,49 мг и 0,42 мг витамина В1, в сое — 0,94 мг.

Источником витамина В2 могут быть свиная или говяжья печень (2,19 мг витамина В2 в 100 г продукта), свиное сало (0,9 мг), желтки куриных яиц (0,44 мг), твердые сыры (0,4 мг), творог (0,3 мг), шпинат (0,25 мг).

Чтобы покрыть потребность организма в витамине В4, на вашем столе должны быть говяжья печень (550 мг), яичный желток (1490 мг), зеленый горошек (250 мг), овсяная (90 мг) и перловая (37,8 мг) крупы, арахис (52 мг).

Пантотеновая кислота или витамин В5 содержится в печени (6,8 мг – в говяжьей и 5,8 мг – в свиной), сое (1,75 мг), фасоли (1,20 мг), овсе (0,9 мг), рисе (0,4 мг).

Витамин В6 содержится в пшеничном хлебе (0,3 мг на 100 г.), грецких орехах (0,8 мг), фундуке (0,7 мг), курятине (0,52 мг), крольчатине (0,48 мг), говядине (0,37 мг), баранине (0,32 мг), свинине (0,3 мг), а также в крупах — ячневой (0,54 мг), гречневой (0,4 мг) и пшеничной (0,52 мг).

Лидерами по содержанию фолиевой кислоты – витамина В9 – являются говяжья печень (240 мг) и печень трески (110 мг), шпинат (80 мг), грецкие орехи (77 мг), фундук (68 мг).

Пополнить организм витамином В12 можно, потребляя печень (60 мкг), сердце (25 мкг), почки (20 мкг), мясо кролика (4,3 мкг).

Витамин А можно получить, включив в рацион говяжью печень (8,2 мг), яичный желток (1,26 мг), сливочное масло (0,59 мг), морковь (9 мг), облепиху (10 мг), шиповник (6,7 мг).

Рекомендуемая суточная доза витамина Е для взрослого человека составляет 15 мг в день. Обеспечить потребность в витамине Е (10 мг в сутки) можно, употребляя любые растительные масла. Больше всего его в соевом масле (120 мг), меньше всего – в подсолнечном (60 мг). Кстати, всего 43 г семян подсолнечника восполняют дневную потребность в витамине Е.

Витамин С содержится не только в цитрусовых, как утверждает реклама. Апельсины (60 мг) значительно отстают от брюссельской капусты (120 мг в 100 г продукта) и шиповника (1200 мг). Много витамина С и в квашеной капусте – 38 мг.

Витамин РР можно получить, готовя блюда из говяжьей печени (9 мг), куриного мяса (7,8 мг), гречки (4,19 мг), гороха (2 мг).

При этом следует помнить, что неправильное хранение и кулинарная обработка продуктов ведут к значительным потерям витаминов. А нарушение сбалансированности между пищевыми веществами в рационе может стать причиной ухудшения усвоения многих витаминов.

Бумерангом по позвоночнику: как смартфон вредит спине

В мире телефонами пользуются 3,4 млрд человек. Большинство из них пишет сообщения, играет и сидит в соцсетях, создавая дополнительную нагрузку на позвоночник.

Медики бьют тревогу: с каждым годом появляются новые специфические заболевания, связанные с частым использованием смартфонов и планшетов. Среди них: «смартфонный палец», «селфи-запястье», «синдром текстовой шеи».

«Селфи-запястье» является разновидностью туннельного синдрома. Он вызван частым поворотом запястья внутрь, когда человек делает снимок или играет в смартфоне. Рука долго задерживается в неестественном положении, что и приводит к печальным последствиям.

Возникает защемление и воспаление срединного нерва, который проходит от предплечья к ладони и пальцам. Пациенты испытывают онемение и покалывание в руке, а в запущенных случаях – резкую боль во время сгибания и разгибания руки.

С недавнего времени врачи-ортопеды обращают внимание на растущее число молодых пациентов с признаками воспаления мышц и сухожилий рук. Тянувшие боли в лучезапястном суставе у основания большого пальца все чаще регистрируются у тех, кто подолгу держит

мобильное устройство в одной руке, набирая текст большим пальцем или играя в компьютерную игру.

Научное название синдрома «смартфонного пальца» – стенозирующий тендосиновит или болезнь де Кервена. Причина заболевания кроется в перегрузке области, где проходят сухожилия большого пальца. Связки воспаляются, утолщаются, и сухожилия могут защемляться в узком канале, при этом возникает болезненные ощущения. Боль может распространяться по всей руке и отдавать в локте, плече. Для лечения показан полный покой с отказом от любимого смартфона (точнее, от привычного

набора и листания страниц большим пальцем), прием нестероидных противовоспалительных препаратов. В особо сложных случаях назначают операцию для иссечения образовавшихся спаек.

Синдром «текстовой шеи» проявляется болезненными ощущениями в шее и различными нарушениями в результате постоянного наклона головы при длительном пользовании гаджетами. Физическая причина такого эффекта объясняется просто: голова человека может весить до 5 кг. Когда человек наклоняет ее вперед, чтобы посмотреть вниз на экран электронного устройства, нагрузка на шейные мускулы возрастает в пять раз. Со временем это приводит к скованности и головным болям. Для предотвращения неприятных последствий медики советуют почаще отрываться от мобильных устройств, распрямляя шею и давая сознательный отдых голове. Для снятия напряжения и укрепления шейной и спинной мускулатуры следует регулярно выполнять физические упражнения.

Не меньший вред мышцам шеи наносит и привычка разговаривать по телефону, прижимая его плечом к уху. Если вам приходится говорить по телефону и одновременно работать за компьютером, пользуйтесь беспроводной гарнитурой.

Под прицелом космических пришельцев

Каждый год на поверхность Земли выпадает порядка 40 тыс. тонн космического материала, в том числе 16 тыс. тонн метеоритов массой более 50 граммов. А были ли случаи попадания метеорита в человека?

Первое в мировой истории достоверно зарегистрированное падение крупного метеорита (126 кг) датируется 16 ноября 1492 года. Это произошло во французском городке Энсисхейм. Интересно, что император Максимилиан повелел приковать камень цепями к стене городского храма, дабы тот не смог улететь обратно в небо.

В 1749 году в Красноярском крае кузнец Яков Медведев и горняк Иоганн Меттих, занимаясь поисками железной руды, случайно обнаружили метеорит весом 687 кг. Только через пять лет, когда образец под названием «Палласово железо» был доставлен в Петербург и детально изучен, стало понятно, что его состав и строение отличается от всех земных образований. Это был первый метеорит, найденный на территории Российской империи.

Самым известным «пришельцем» XX века является Тунгусский метеорит. 30 июня 1908 года около семи часов утра над территорией бассейна Енисея пролетел большой огненный шар. Полет закончился в 07.15 взрывом на высоте 7-10 км над незаселенным районом тайги в районе реки Подкаменная Тунгуска в Красноярском крае. В результате взрыва были повалены деревья на территории 2150 км², оконные стекла в домах были выбиты в нескольких сотнях километров от эпицентра взрыва. Ударная волна была зафиксирована обсерваториями по всему миру, в том числе в Западном полушарии.

Из-за труднодоступности места падения первые экспедиции могли приступить к исследованиям лишь спустя 15 лет. Было сделано предположение, что огненным телом был метеорит, однако его вещество обнаружено не было — только силикатные и магнетитовые шарики.

Ученые из Сибири, создав математическую модель поведения космических тел в атмосфере нашей планеты, предположили, что 30 июня 1908 года над по-

верхностью Земли пролетел железный астероид от 100 до 200 м в диаметре. По мнению исследователей, астероид прошел сквозь атмосферу планеты при минимальной высоте полета 10-15 км над поверхностью Земли со скоростью около 20 км/с. Это вызвало мощное аэродинамическое давление и ударную волну, прямого столкновения с Землей не было. Космическое тело продолжило движение по околосолнечной орбите, потеряв до половины своей массы, изначально составлявшей более 3 млн тонн. Этим, по мнению ученых, и объясняется отсутствие фрагментов метеорита в районе эпицентра аэродинамического удара.

Сопоставимым с ним по силе стал взрыв челябинского метеорита 15 февраля 2013 года. Рано утром тысячи жителей Челябинска и окрестных населенных пунктов наблюдали уникальнейшее явление: над Уральской частью России прошел метеоритный дождь. Вот как описывали его очевидцы: «Около 7.30 по московскому времени утреннее сумрачное небо над Челябинском озарило яркое свечение, исходящее от достаточно большого огненного шара. Небесное тело пронеслось над городом с высокой скоростью и оставило после себя длинный белый шлейф. Было ощущение, что в считанные секунды воздух над городом раскалился. Через несколько минут после завораживающего зрелища раздался два отчетливых взрыва такой силы, что во многих зданиях ударной волной выбило стекла вместе с оконными рамами, машины взрвели, началась паника». Более 1,6 тыс. человек обратились в больницы с ушибами и порезами от выбитых стекол.

Согласно расчетам НАСА, причиной «дождя» стал метеороид около 17 м в диаметре и порядка 10 тыс. тонн весом. Войдя в атмосферу Земли на скорости примерно 18 км/сек, через 32,5 секунды он разрушился, вызвав мощную удар-



След от падения Челябинского метеорита

ную волну, которая дважды обогнула земной шар. Мощность взрыва составила от 0,4 до 1,5 мегатонны в тротиловом эквиваленте. «Челябинский метеорит» стал самым большим из известных небесных тел, обрушившихся на Землю со времени падения Тунгусского метеорита в 1908 году. Такие события, по словам ученых, происходят не чаще одного раза в 100 лет.

А в 1985 г. журнал Nature подсчитал, что на человека метеориты падают примерно раз в 180 лет. Первый задокументированный случай, когда внеземной объект попал в человека, произошел 30 ноября 1954 года в США в городке Сулакога, штат Алабама. Фрагмент весом 3,86 кг пробил крышу каркасного дома, отскочил рикошетом от корпуса радиоприемника и ударил Энн Ходжес, которая дремала на диване. 34-летняя женщина получила сильные ушибы руки и бедра и была госпитализирована.

Фрагмент был изъят ВВС США для исследования, но когда стало известно, что это метеорит, муж пострадавшей нанял адвоката, чтобы отсудить его с целью продажи. Однако Ходжесы не смогли выгодно продать метеорит и в 1956 году пожертвовали его в Музей естественной истории Алабамского университета в городе Тускалуса, где он и хранится по сей день.

Кстати, на следующий день после падения метеорита их сосед, местный

фермер Джулиус К. Мак-Кинни, нашел на дороге возле своего дома второй фрагмент метеорита весом 1,7 кг. Он продал «небесный камень» Смитсоновскому институту. Сумма сделки не разглашается, но известно, что вырученных денег Мак-Кинни хватило, чтобы купить машину и дом.

Еще один метеорит взорвался 14 августа 1992 года над местечком Мбале в Уганде. Его осколки разлетелись на два десятка квадратных километров. Один небольшой фрагмент Мбальского метеоритного дождя весом всего три грамма попал в местного мальчика. Но, к счастью, он был на излете и не причинил ребенку никакого вреда.

В ноябре 2013 года в штате Флорида метеорит попал в голову 7-летнему Стивену Липпарду, игравшему на дороге возле своего дома. Увидев рану, родители подумали, что в него попал мяч для гольфа. Но врачи извлекли из раны ребенка несколько осколков породы. Ученые из Флоридского Атлантического университета провели исследование и выяснили, что осколки по признакам соответствуют метеориту.

В России уже начата работа по созданию национального центра по отслеживанию и сопровождению опасных астероидов и комет. Задачей центра станет обнаружение приближающихся к Земле малых небесных тел — пыли, метеороидов, комет и астероидов.

Догоняя смену лет

Знаете ли вы, что произошло в России в период с 1 по 13 февраля 1918 года по новому стилю? Ничего! Ни одного события: никто не родился, не крестился, не женился, не умер...

24 января 1918 года декретом Совета народных комиссаров РСФСР был введен григорианский календарь с поправкой в 13 суток. Сразу после 31 января в России наступило 14 февраля. года равна 365 суткам 5 часам 48 минутам и 46 секундам. То есть юлианский год был длиннее астрономического на 11 минут 14 секунд и, следовательно, отставал от реальной смены лет.

Как и в других христианских странах, с конца X века на Руси применялся юлианский календарь, основанный на наблюдениях за видимым движением Солнца по небосводу. Его ввел в Древнем Риме Гай Юлий Цезарь в 46 году до н. э.

Когда Русь в X веке приняла христианство, вместе с ним пришел и юлианский календарь. Однако средняя продолжительность года в юлианском календаре составляет 365 суток и 6 часов (т.е. в году 365 дней, и в каждый четвертый год добавляется дополнительный день). В то время как продолжительность астрономического солнечного

года равна 365 суткам 5 часам 48 минутам и 46 секундам. То есть юлианский год был длиннее астрономического на 11 минут 14 секунд и, следовательно, отставал от реальной смены лет. Разница между юлианским календарем и реальной сменой лет составила уже 10 суток. Это привело к реформе календаря, которая была осуществлена в 1582 году особой комиссией, созданной римским папой Григорием XIII. Разница была ликвидирована, когда день после 4 октября 1582 года было предписано считать не 5-м, а сразу 15-м октября. По имени папы новый, реформированный календарь стал называться григорианским.

Разница в календарях создавала неудобства при отношениях России с Европой, что и послужило причиной принятия декрета 24 января 1918 г.

Письменный стол				«Дорога жизни» (воен.)	Апостол			Кабачковая ...
Акриса, ставшая Золушкой	Грамота папы римского	Убежище пехоты				Липа, обман		Зарубка на память
				Клавдия в детстве или дома	Прилавок для торговли			
Раствор древесной золы	Место для груздя	Ее усмиряет аскет				Ведущая партия в хоре		«Руслан и Людм.» перс
			Ретро-стихотворец	Лучшее время года	Конечность			
	Часть лица	Проект				Будущая «братва»	Колизей	Священный титул
				Отец бога Гора (миф.)				
	По нему ходят и им бредуются	Псевдоним результата				Взрывное выражение лица		
	Запрет, табу			Казацкий батька				

Ометы на сканворд
 По горизонталу: Боро, Фома, Клава, Жеймо, Лоток, Плоть, Щака, Шана, План.
 По вертикали: Оскрус, Имог, Мина, Вето, Атаман.
 По вертикали: Брее, Окон, Ладога, Фальш, Метка, Икра, Щенок, Кузов, Пухт.
 Лето, Нога, Пума, Пума, Рум, Наупа, Сан.